ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor



PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe l0 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materiały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju **4 zł**, zagranicą **7 zł**; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; Inż. Fr. Fojut; Inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 29. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 6 sierpnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 139

Próby słowotwórstwa żeglarskiego.

(Z powodu ukazania się B. Ślaskiego: Polskiego słownika marynarskiego).

II.

Galicyzmy.

Tych możnaby właściwie zupełnie uniknąć, z wyjątkiem tłumaczeń, gdy wyraz francuski jest barwny. Autor wprowadza natomiast następujące wyrazy francuskie w polskiej postaci: amarkować, armować (zamiast uzbrajać), awizowiec (czy już nie wystarcza awizo?), bonet (nazwa żagla prawie nieużywanego), cynklować, cynklówka, debarkować, duneta (część okrętu w rufie), galarda (część okrętu w przodzie), irować (twór dziwaczny, mający odpowiadać jednocześnie franc. virer i nm. gieren. Lecz franc. virer ma odmienne znaczenie od gieren), lufować, półduneta, raki (z fr. racage), relewacja, relewować, i kilka innych.

Nowotwory słowne polskie.

Arkan, „kółko żelazne na bulwarku" (powiedzielibyśmy: kolczyk).

Akordnik „zaciągający ludzi do służby okrętowej". W słowie zawiera się raczej sens „pracujący na akord". Na morzu niema akordu i nie-akordu.

Cwałować (o statku) wyraz nieszczęśliwy, konno-marynarski.

Denkowe „opłata za najem statku towarowego nm. Heuergeld". Trudno uzasadnić ten wyraz, tembardziej, że Heuergeld oznacza pensję załodze.

Dopadacz, statek zmuszony do zawinięcia w drodze do portu.

Dopadowy port — port ukrycia, nm. Nothafen. Dopadacz i dopadowy — sa to wyrazy o wątpliwej żywotności.

Dramie albo **kokosz** mają być wyrazami na szkielet statku.

Gębowanie ma oznaczać linę do utrzymywania statku i td. Zapewne jeszcze nigdy w języku polskim nie było słowa o końcówce — anie, oznaczającego przedmiot (jak np. linę)!

Kalne, Kał — „muł na dnie morza". Czy nie wystarczą muły i iły, już stosowane? Wyrazu „ił" autor nie przytacza.

Klinodrąg i **masztodrąg** so to składowe części omasztowania. Nieszczęśliwe naśladownictwo niem. Klüverbaum i Mastspiere.

Kresa spływu ma oznaczać „waterlinję". Linję wodną, wzgl. wodnicę autor bojkotuje.

Korygować, korygunek ma oznaczać układanie towaru, wyrównywanie jego w okręcie (nm. trimmen). Autor używa nawet wyrazu „korygować" towar!

Legło albo **wyrko** ma oznaczać „łóżko majtków".

Lek albo **sącz** ma oznaczać przeciek. Ten ostatni jest przez autora pominięty.

Lesica ma być drabinka sznurowa. Zapewne z ros. lestnica.

Lodokrusz ma oznaczać łamacza lodów. Ros. ledoriez jest przytoczony błędnie zamiast ros. lodokół. Ledoriez — nazwa lokalna.

Ładunka ma oznaczać ładunek (którego niema w słowniku, jest zato nakładka).

Łapanka ma oznaczać linę do łapania statku. Liną, którą ma na myśli autor nazywa się u nas rzutka; nie służy ona do łapania statku (trudne zadanie) lecz do przerzucenia przy jej pomocy grubszej liny.

Łodny ma odpowiadać nm. schiffbar, ros. sudochodnyj. Zapewne wyprowadzony od wspólnej bazy z „łodzia". Na ile centymerów określić mamy „łodność" rzeki?

Mekler okrętowy. Dlaczego nie makler. Czyżbyśmy mieli też przemianować maklerów giełdowych na meklerów giełdowych? Czy istnieje ku temu potrzeba?

Morszczak „człowiek z morzem obyty". Czy nie z ros. morjak?

Odbieżalizna — oznacza „statek lub towar na morzu, przez załogę porzucony i falą miotany".

Odbój „skała nadbrzeżna o którą łamie się fala; również i taka fala". Wpływ ros. priboj.

Odpolny klin, — zewnętrzny żagiel. Jak gdyby za żaglem było pole a nie morze.

Oganiacz ma odpowiadać niem. Fender. Oganiacz może być od much. Znamy dla fendra wyraz już używany: odbijacz.

Okrętnik, dobrze, że ten wyraz kaszubski znalazł się w słowniku, określa

jednak autor okrętnika jako „flisaka morskiego". Contradictio in adiecto, gdyż po morzu zazwyczaj tratwy nie pływają.

Osadzka ma oznaczać alarmową zbiórkę załogi na pokładzie.

Pal. Wyrazu tego w zwykłem znaczeniu w słowniku niema (wyrazu trójpal — też nie). Pal ma oznaczać według autora przystań, gdyż „Szyper ruszył od pala"!

Zastawidło — „lita poręcz obiegająca pokład statku".

Paropływ na pierwszem miejscu, na drugiem parowiec, o jednakiem znaczeniu. Wyraz parostatek pominięty. Czyżby miał mniej praw niż paropływ?

Parówka nie oznacza w słowniku bynajmniej gorącej kiełbaski lecz „łódź parowa".

Pchanka albo **Szybka** są to wyrazy nowe dla jazdy „na pycha" której autor nie zna.

Podmoście jest to „dolny pomost okrętu". Błąd logiczny, gdyż podmościem może być tylko przestrzeń pod mostem (pomostem, pokładem), a nie następny (nie koniecznie dolny) pomost.

Pośladek oraz **Pośledź** są to niezbyt piękne wyrazy, któremi autor chce zastąpić wyraz rufa.

Przesmyk nurtu na oznaczenie „wąskiego farwateru", wyraz niemożliwy, gdyż sprzeczny z określeniami geografji. Możliwy jest przesmyk lądu, przesmyk podwodnej mielizny, nie może natomiast być przesmyk nurtu, gdyż nurt jest formacją wklęsłą.

Przewrotnik ma odpow. niem. Auslieger. Wyraz nieodpowiedni.

Rejda ma oznaczać redę. Pod wpływem ros. rejd autor propaguje formę rejda, zupełnie nam obcą. Język poski ma skłonność do „otwartego" e a nie do dyftongizacji, wobec czego wyraz rejda należy uważać za sztuczny.

Rzygawiec ma oznaczać „ruchomy piasek". Szkoda, że autor nie dodaje pochodzenia tego wyrazu.

Skrzydło (płócienne") ma zastąpić wyraz żagiel.

Przedstewię ma oznaczać przednią stewię, zastewie zaś tylną stewę. Ten sam błąd co przy podmościu. O ile wyraz stewa nie jest zakwestjonowany, czego autor też nie czyni, przedstewie i zastewie mogą oznaczać tylko coś znajdującego się poza stewą. A przednia i tylną stewa są stewami, więc nie tem co jest poza niemi.

Stępka, dotychczas stary ten wyraz swojski używano jako nazwę przedmiotu, chociaż jedni używali ją jako nazwę kilu, drudzy jako nazwę kilsonu. B. Ślaski czyni ze stępki „otwór w dnie statku do utwierdzania masztu". Nowe traktowanie stępki, zapewne według wątpliwej analogii z ros.-ang. stieps, podważa już ustalone słownictwo.

Suka - kołek drewniany w kształcie rogala przybity do burt. Skąd suka? Czyżby znów autorowi przyświecało podświadomie czy świadomie ros. suk odpow. polskiemu sęk. Kto widział jednak sukę o długości od pyska do końca ogona 10—15 centymetrów? Takie rogale nazywamy „ptaszkami", lub innemi mniejszemi zwierzętami lub przedmiotami.

Szaruga ma odpowiadać ros. szkwał, „silny wiatr niejednostajny". Tymczasem oddawna ustalone jest znaczenie szarugi jako nie mogącej zachodzić np. pod równikiem (bo powinno być wilgotno i zimno).

Sztabnik — określony jako „matros, zajmujący stanowisko w sztabie statku", a znaczenie ros. nosowszczik, podane tuż dowodzi, że sztaba — to przód statku. Sztabę zamiast stewy przeszło 20 lat temu zaproponował M. Zaruski. W tej sztabie „matros" jednak zajmować stanowiska nie może. Autor zmienia dowoli znaczenie sztaby nie przez siebie wprowadzonej.

Szturmak ma oznaczać burzowy żagiel, burznik.

Szychtarz albo magazynier okrętowy ma odpowiadać niem. Stauer. Nieudatne, bo Stauer, układacz, nigdy nie jeździ okrętem i żadnych magazynów ani ładowni nie pilnuje.

Towarniak ma oznaczać statek handlowy.

Ustęp ma oznaczać „zatokę, kąt, miejsce gdzie woda wdarła się w brzeg".

Utopek ma oznaczać towar utopiony, lecz też awarję (!!). Statkom więc mogą się przydarzać „utopki".

Uwrotny ma oznaczać zwrotny (czy nie na wzór ros. uwiortliwyj ?)

Warkot morza ma oznaczać poruszenie (!) fal fr. clapotage. Pomieszanie pojęć dźwiękowych i wzrokowych.

Wązyszcze ma oznaczać grubą linę.

Wzwiew ma oznaczać bryzę „lekki stały wiatr".

Zaskok ma oznaczać „wygięcie części statku".

Zgłębnik ma oznaczać sondę.

Stek ma oznaczać ściek: zamiast zęzy już powszechnie przyjętej wprowadza się zyza.

Żelaźniak ma oznaczać statek żelazny towarowy. Ciekawe, jakby autor nazwał statek żelazny spacerowy albo wojenny!?

Na oznaczenie wiatrów autor ma sztuczne wyrazy: „wschodowiec, zachodowiec i południowiec. Północnika jednak niema, zapewne ze względów estetycznych; jest on zastąpiony „siewierza" czy też „siewierzem", rodzaju nie podobna określić gdyż i autor go nie podaje.

Jak widać jednak z przeglądu szeregu wyrazów, nowotwory słowne autora nie grzeszą estetyzmem. Niech wolno będzie ułożyć w języku słownika następujące proste zdania:

Parowiec, który doznał awarji, zawinął do zatoki i rzucił kotwicę; napotkał jednak ruchomy piasek, spuszczona z rufy sonda wykryła muł; badanie linji wodnej wykazało konieczność ulżenia statkowi, brzeg piaszczysty był w pobliżu. Kapitan posługiwał się tubą, lecz rufowy nie wykonał rozkazu, lina zerwała się z pachołka, rufa się odsunęła i parowiec zaczął skręcać a potem rzucać się. Podczas wypadku wiatr był północny, później wschodni.

Według słownika p. B. Ślaskiego należałoby powiedzieć tak:

Paropływ, który doznał utopka zaszedł do ustępu i zarejdował, napotkał jednak rzygawca, spuszczony z pośladka zagłębnik wykrył kał. Badanie kresy spływu wykazało konieczność wyświecania statku; gołobrzeg był w pobliżu. Kapitan posługiwał się szprachrura, lecz zajdowy matros nie wykonał rozkazu, wązyszcze zerwało się z suki, zajdy się odsunęły i paropływ zaczął firować a potem cwałować. Podczas wypadku był siewierz później wschodowiec.

Już ten przykład wskazuje jak mało odpowiednim materjałem słownym operuje autor. Przytoczony powyżej spis nowotworów stanowi tylko nieznaczną część zasobu nowych wyrazów, nie opatrzonych zresztą w słowniku żadnym komentarzem dla odróżnienia od słów już istniejących. Stąd obniżenie wartości słownika, gdyż, oczywiście, kto się sparzył na gorącem będzie dmuchał na zimne i zakwestjonuje również niektóre dziwaczniejsze wyrazy, które są istotnie zapisane, a nie wymyślone przez autora.

Weźmy, dla przykładu, wyraz taki jak „rzygawiec". Możliwe, że autor gdziekolwiek wyraz ten podsłuchał, lub zapożyczył z dużych naszych słowników Lindego lub Karłowicza. Wyraz taki należy podać chociażby z krótkim komentarzem; najlepiej zaś, o ile jest nowotworem, oznaczyć gwiazdką. Znając źródło można ocenić wartość poszczególnych słów i zakres ich możliwego zastosowania. „Węgier" np. na oznaczenie wiatru południowego, zalecany przez autora, nie nadaje się dla naszej gwary marynarskiej. Zapisany w Karpatach ma tam głęboki sens, lecz nad Bałtykiem jest dziwolągiem słownym. Oznaczenie pochodzenia wyrazów niejednemu czytelnikowi ułatwiłoby korzystanie ze słownika.

Słownik p. B. Ślaskiego może znaleść zastosowanie jedynie jako surowy materjał dla osób opracowujących nasze słownictwo morskie, lecz nie może służyć swemu właściwemu celowi, zaznajomieniu się czytelników z naszym rzeczywistym językiem marynarskim.

J. Klejnot-Turski.

Podróże morskie i sport wodny.

Regaty morskie w Gdyni.

Dnia 8 sierpnia odbędą się regaty morskie w Gdyni organizowane przez Dowództwo Floty w Gdyni, oddział gdyński Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz Wojsk. Klub Wioślarski w Warszawie.

Przewidziane są biegi yachtów morskich, łodzi żaglowych i wiosłowych marynarki wojennej pod żaglami i na wiosłach, biegi jolek o 35, 25, 22, 20, 18 i 15 m. kw. powierzchni żagla, oraz biegi łodzi innych typów.

Osobliwością tegorocznych regat będą biegi członków klubów na łodziach marynarki wojennej. Pozatem program będzie urozmaicony dla publiczności różnemi innemi zawodami i popisami.

Godne jest nadmienienia, iż ściśle jednocześnie z regatami gdyńskiemi odbędą się tradycyjne bydgoskie regaty wioślarskie o mistrzostwo Polski. Nawet organizacja regat gdyńskich w wielkiej mierze przez wioślarzy nie pozbawiła nas od tego zbiegu, który już się powtarza po raz wtóry.

Dwa sposoby rozwiązania sprawy frachtów powrotnych dla statków, bazujących się na Gdańsku ewtl. Gdyni.

Plaga statków, bazujących się na Gdańsku ewtl. Gdyni jest brak ładunków powrotnych, co zależy od importu towarów do Gdańska. Brak ładunków powrotnych potwierdzają następujące dane: Za pierwsze półrocze roku bieżącego eksportowano z Gdańska 2.300.000 ton., importowano zaś tylko 150.000 ton, czyli wagowo 7 proc. ładunków eksportowych. Znaczy to, że 93 proc. statków, powracających do Gdańska nie mogło być wykorzystane dla ładunku.

Z drugiej strony sama absolutna cyfra przywiezionych towarów — 150.000 ton za pół roku, czyli 300.000 ton rocznie wystarczałaby, aby zatrudnić około 6—7 statków 2.000 ton przy 20—24 rejsach rocznie.

Naturalnie niema mowy o tem, aby dla floty handlowej polskiej ująć wszystkie importowane ładunki. Dobrze będzie jeśli 10 proc. importu t. j. około 30.000 ton rocznie będzie opanowane przez flotę ojczystą.

Co zaś do ładunków eksportowych w tym kierunku obawy niema, jest ich aż zanadto.

Największą w eksporcie pozycję stanowi węgiel, który w pierwszym półroczu dał około 1.600.000 ton, a w całym roku 1926 zapewnie przewyższy cyfrę 4.000.000 ton.

Przy badaniu ilości eksportowanych i importowanych towarów z Gdańska i do Gdańska zauważamy jako jedna z większych pozycyj drzewo, które w roku 1925 np. było eksportowane w ilości około 900.000 ton. Z tej ilości lwią część importuje Anglja.

Co zaś do towarów importowanych, to masowemi produktami importu są: ruda żelazna (w 1925 r. importowano ok. 40.000 to.), której import zwiększa się i jest hamowany jedynie zdolnością przeładunkową portu Gdańskiego, ze względu na eksport węgla.

Drugą pozycją w imporcie są śledzie, których w roku 1925 importowano ok. 40.000 to. (rok stagnacyjny) w roku zaś 1924 ok. 80.000 ton.

Nasuwa się myśl skombinowania rejsów w taki sposób, aby zabezpieczyć w obie strony pewny i stały ładunek.

Takiego rodzaju rejsy są:

1) Z Gdańska (Gdyni) do północnej Szwecji z węglem, a z powrotem z rudą żelazną,
2) z Gdańska (Gdyni) do północnej Anglji (Szkocji) z drzewem (deski), a z powrotem ze śledziami.

1) Rejs szwecki. Przy kalkulacji rejsu szweckiego należy przyjąć pod uwagę, że port Lulea, z którego przeważnie wywozi się ruda żelazna, jest otwarty dla nawigacji zaledwie przez 6 miesięcy w roku (połowa maja — połowa listopada włącznie). W innym czasie po rudę należy zachodzić do portów południowo szweckich.

Dlatego kalkulacja rozbija się na dwie części.

W okresie letnim należy liczyć 3 rejsy miesięcznie, w czasie zimowym tylko dwa.

Kalkulacja statku 1.500 ton DW. robiącego rejsy w morzu Bałtyckiem do Szwecji.

Przychód:

Fracht Gdańsk (Gdynia) — południowy port szwecki 6 sh. od tony węgla 6 × 1.500 = 9.000 sh. × 450 Ł. za 6 miesięcy 18 rejsów 450 × 18	8.100
Fracht południowy port szwecki — Gdańsk 6 sh. od tony rudy, 18 rejsów	8.100
Fracht Gdańsk Lulea 9 sh. od tony węgla 9 × 1.500 = 13.500 sh. = 675.—.— Ł. 12 rejsów za 6 miesięcy	8.100
Fracht Lulea — Gdańsk 9 sh. od tony rudy za 12 rejsów	8.100
	Ł. 32.400

Rozchód:

Załoga 18 ludzi po 12.—.—Ł. miesięcznie w średnim rocznie 18 × 12 × 12	2.592.—
węgiel (maszyna 700 koni) 10 ton dziennie przy 20 dniach podróży w miesiącu i 1.—.— za tonę 10 × 20 × 12 × 1	2.400.—
Amortyzacja statku przy wartości jego 22.500 Ł. (15 Ł. za tonę) i 5 proc. rocznej amortyzacji	1.125,—
Asekuracja statku 5 proc. rocznie od jego wartości	1.125,—
Opłaty portowe 60 razy po 30.—.— Ł.	1.800,—
Klarowanie i wydatki maklerskie 60 razy po 20.—.— Ł.	1.200,—
Administracja: przy obecności 4 statków i ogólnym koszcie administracji 3.000.—.— Ł. na jeden statek przypada	750,—
Remont drobny za koszt armatora rocznie ok. 2½ proc. od wartości statku	500,—
Ładowanie i wyładowanie i koszty z niemi związane 1½ sh. od tony 4 × 1.500 (18 + 12) × 1½ = 270.000 sh. =	13.500.—
	Ł. 24.992,—
Zysk roczny brutto	„ 7.408.—
	Ł. 32.400,—

Przy kupnie statku w cenie 22.500.—.— Ł. można (np. przy kupnie w Holandji) pozostawić 50 proc. sumy wartości statku na hypotece.

Kapitał niezbędny do natychmiastowego wykładu wynosi 11.250 Ł.

Od zysku brutto odchodzi amortyzacja hypoteki (rocznie 5 proc.) w ciągu 20 lat, oraz roczny procent 7 proc., razem 12 proc. W pierwszym roku przypuszczalny zysk netto byłby o 0,12 11.250 = 1.350.—.— Ł. mniejszy od zysku brutto, czyli wynosiłby 7.408 — 1.350 = 6.058.—.— Ł. Procentowo od wyłożonego kapitału wyrażałoby się to w wysokości $\frac{6.058}{11.250}$ 53 % rocznie. W drugim roku z powodu spłacenia części hypoteki zysk byłby cokolwiek większy i po spłacie całej hypoteki doszedłby teoretycznie do wysokości zysku brutto t. j. 7.408.—.— Ł. rocznie.

W powyższem zestawieniu nie jest brana pod uwagę subwencja rządowa, która według norm Ministerstwa Przemysłu i Handlu wynosiłaby 5.000,— zł. miesięcznie, dla statku omawianego rodzaju, czyli rocznie 60.000,— zł = 1.250.—.— Ł.

Subwencja ta podniosłaby przypuszczalny zysk netto w pierwszym roku do 7.308.—.— Ł. czyli do $\frac{3.708}{11.250} = 65$ proc.

Jednakże przy organizacji omawianego rejsu, nie należy zapominać o trudnościach, jakie się przedstawiają przy ładowaniu i wyładowaniu towaru a mianowicie chodzi o prędkość tych operacji, gdyż inaczej mogą powstać straty na czasie co jest równoczesnem ze stratą pieniężną.

2) Rejs Gdańsk — Szkocja (deski), z powrotem do jednego z niemieckich portów adbo do Gdańska ze śledźmi.

Ładunek do Anglii północnej ewtl. Szkocji (drzewa) zwykle bywa do jednego z portów: Grangemouth, Hull, Goole, Tynedock, Middlesborough etc. Ładunek statku 1.500 to. DW. trwa w Gdańsku 7 dni, podróż do Szkocji 8 dni, przejście do portu po śledzie 1 dzień, ładunek w porcie szkockim — 6 dni, podróż 8 dni, razem 30 dni, czyli statek zrobi 12 rejsów rocznie. W razie zajścia do jednego z portów niemieckich dla wyładowania ładunku śledzi i pójścia stamtąd do Gdańska, rejs przedłuży się o ¼ doby.

Kalkulacja statku robiącego rejs... i z powrotem z ładunkiem ...

Przychód:		Rozchód:	
Fracht Gdańsk - port szkocki 450 standartów drzewa sosnowego (deski) po 2.—.— Ł. standart (12 reisów rocznie). 2 × 450 × 12	Ł. 10.800	Załoga 18 ludzi a 12 Ł. miesięcznie za każdego 18 × 12 × 12	Ł. 2.592.—.—
Fracht port szkocki—Gdańsk, 9 000 beczek śledzi (160 kg.) a 1 sh. 4	6.000	Węgiel (maszyna 700 HP) 10 ton dziennie przy 20 dniach podróży w miesiącu i 1.—.— Ł. za tonę 19 × 20 × 12 × 1	2.400.—.—
		Amortyzacja statku przy wartości jego 22.500.—.— Ł. (15 Ł. za tonę i 5 proc. rocznej amortyzacji	1.125.—.—
		Asekuracja statku 5 proc. rocznie od jego wartości	1.125.—.—
		Opłaty portowe 36 razy na 30 Ł. za każdy port	1.080.—.—
		Klarowanie i wydatki maklerskie 36 razy po 20 Ł.	720.—.—
		Remont (nie hawaryjny) za koszt właściciela ok. 2½ proc. rocznie od wartości statku	500.—.—
		Administracja przy obecności 4 statków i ogólnym koszcie administracji 3.000.—.— Ł., na jeden statek przypada 25 proc. czyli	750.—.—
		Ładowanie i wyładowanie drzewa (w Gdańsku i porcie szkockim) po 8 sh. standart 8 × 450 × 12	2.150.—.—
		Załadowanie i wyładowanie śledzi (w porcie szkockim i porcie niemieckim) ewtl. Gdańsku (¼ sh. za beczkę ¼ × 9000 × 12)	1.350.—.—
			13.792.—.—
		Zysk brutto	3.008.—.—
	Ł. 16.800		Ł. 16.800.—.—

...statku w cenie ...roc. hypotece, ka...uchomienia wy...

...chodzi amorty...) w ciągu 20 ...proc., razem ...u przypusz...mosić zysk ...50.—.— Ł. ...0.—.— Ł.

...kapitału ...5 proc.

Przy kupnie ... 22.500.—.— Ł. i 50 p... pitał niezbędny do u... nosi 11.250.—.— Ł.

Od zysku brutto od... zacja hypoteki (rocznie 5... lat oraz roczny procent 7... 12 proc. W pierwszym rok... czalny zysk netto będzie w... brutto mniej 0,12 11.250: 1.3... czyli 3010 — 1.350 = 1.66... rocznie.

Procentowo od wyłożonego ... zysk netto wyniosłby $\frac{1.660}{11.250}$ = 1...
rocznie.

W drugim roku z powodu spłacenia części hypoteki zysk byłby cokolwiek większy i po spłacie całej hypoteki dosięgnąłby teoretycznie do wysokości zysku brutto czyli 3.010.—.— Ł. rocznie.

W zestawieniu nie jest wzięta pod uwagę subwencja rządowa w wysokości 5.000.—.— zł miesięcznie, czyli rocznie 60.000.— zł — 1.250 Ł ang., którą to sumę można uważać za dochód nadzwyczajny.

Jan Korwin Kamieński
Delegat Zarządu
T-wa żeg. Mor. „Sarmacja"

Nasza kronika p...

...portowa i żeglugowa.

Ruch w porcie gdyńskim w lipcu.

W ciągu ubiegłego miesiąca daje się zauważyć pewna zmiana w rodzaju statków, zawija do Gdyni. Mianowicie powoli zostają wypierane żaglowce i wogóle jednostki o mniejszym tonażu, na miejsce zaś ich przybywają statki większe bardziej rentowne.

I tak, gdy w czerwcu zawinęło 36 statków (54 018 m³ net.), w lipcu, przy nieznacznem obniżeniu ogólnego tonażu (49 258 m³ net.), przybyło ich tylko 21; a gdy w czerwcu wyszły 33 statki (57 299 m³ net.), w lipcu ich wyszło 24 (48 694 m³ net). Jak widać z powyższych zestawień, ogólny tonaż statków, nie tylko ... o pareset ton, w ... się zwiększyła, a mianowi... ton na 35 141 ton. Trochę mniej ... miast załadowano węgla bunkrowego, bo 1370 przy 1765 tonach w czerwcu.

Pasażerów w lipcu przybyło 100, wyjechało 333. Ładunków rozmaitych (po za węglem) wyszło 22 tony, przybyło 3.

„Kara Deniz" w Gdyni.

Pływająca wystawa turecka „Kara Deniz", o organizacji której już pisaliś...my, zawinęła dn. 2 b. m. do Gdańska a w dn. 4 do Gdyni, gdzie stała prze... dwa dni. Wystawa ta może się ogr... mnie przyczynić do ożywienia bezp... średnich stosunków handlowych z t... dycyjnie przyjazną nam Turcją. Pa... wiec „Kara Deniz", zbudowany w ... landii, ma pojemność 2 926 ton, jest ... nieco większy od naszej „Wilji". „... Deniz" jest pomalowany na biało ... wiera wrażenie pięknego yachtu ... wego. Do nas przybył z Leningr... drodze powrotnej z objazdu ... Bałtyku zawijając jednak tylko ... większych, lub mających, jak ... specjalne znaczenie.

Piękne nazwy.

Nasze wielkie przeciwtor... które niebawem będą spus... wodę we Francji, otrzymaj... „Burza" i „Wicher". Oby ... pareczka przyczyniła się w ... wydatnie ku obronie i wzm... szego wyjścia na świat sz...

Powrót „Lwow...

W dniu 30 lipca o... „Lwów" powrócił do G... półtoramiesięcznej podr... Spóźnienie w podróży p... gi tłomaczy się zawinię... do Lipawy, dokąd zo... fałszywym alarmem ... łotewskiej. Statek zaw... mu, Talinna (Rewla), ... gi i Lipawy.

Eksport węgla p... drogą wodną.

W chwili obecne... ruchu eksport nasz... Odra do Szczecin... Poznaniu. Lepsze... Szczecin i Hamb...

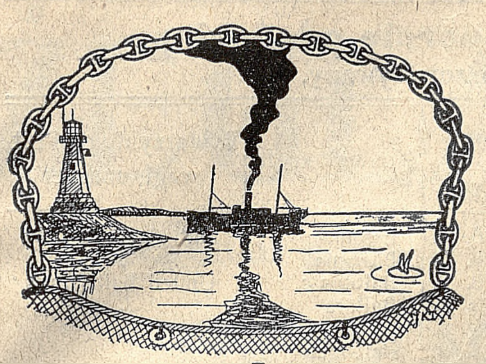
Eksport we...

Eksport nas... przez Rygę (!!)... ścia. W sierpni... gale do Rygi ... węglem!

Eksport w...

Również ... lewiec ma od... węgla. Bliż... brak.

A we w... towy węg...



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (26—31 lipca).

26 lp.: duń. par. Aarö 838 do Vejle (Rhd).

30 lp.: szw. par. Marta 926 do Göteborga (B i S); szw. par. Mathilda 768 do Göteborga (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 338 ton węgla.

Gdynia, dn. 2. 8. W porcie stoją 3 statki: norw. Bestik, niem. Lex i szw. Sigyn,, prócz tego 1 statek i 2 lichtugi na redzie. Po kilku dniach prawie zupełnego zastoju sytuacja uległa nieco zmianie na lepsze, a to wskutek nadejścia w większej ilości transportów węgla, z przybyciem których w ciągu przedostatniej doby załadowano łącznie powyżej 1 600 ton

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (21 lipca do 5 sierpnia).

22 lp.: licht. niem. Kobold 380 i Presse 380 do Aarhus (Pohlmann).

4 sp.: licht. niem. Universum 392 i Sattenfelde 352 do Helsingborgu (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 600 ton węgla.

Uwaga: W ostatnich dniach lipca i pierwszym tyg. sierpnia na przemiałach poniżej Tczewa już było tylko 2½ metra wody. Nadchodzący z góry przybór umożliwi znów pełne ładowanie lichtug w Tczewie bez doładowania przy ujściu, jak się to odbywa obecnie.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (25 lipca do 1 sierpn.)

25 lp.: szw. par. Assian do Göteborga (B i S).

26 lp.: duń. par. Eli 1112 do Kopenhagi (B i S). szw. par. Oskar 956 do Trelleborgu (Bg), łot. par. Everest 1320 do Rygi (Bg), niem. par. Alexandra 359 do Szczecina z węgl. i tow. (Pwe), norw. par. Rensfjell 586 do Gölesundu (B i S), szw. par. Frej 1 389 do Göteborgu (Bg), szw. par. Kinne 362 do jeziora Vener(B i S).

27 lp.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Möllerupu (Bg), fr. par. Harrisborg 769 do Sztokholmu (Rhd), szw. żagl. z mot. Mary 109 do Skillinge (Bg), norw. par. Havmoy 460 do Christianshamnu (B i S).

28 lp.: szw. par. Aegir 753 (B i S), norw. par. Regnwald Yarl 1 091 do Helsingforsu (Wolff), norw. par. Rose 274 do Bergen (Bg), szw. par. Fortunatos 799 do Malmö (Rhd), duń. par. Rita Maersk 515 do Southamptonu (Bg), duń. hol. Max Tress I. z licht. Max Tress IV 219 i Max Tress VII 208 do Christidu (Rhd), szw. par. Arnold Bratt 766 do Southamptonu (B i S), szw. par. Blenda 140 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Themis 364 do Malmö (Bg), niem. par. Gerda Ferdinand 908 do Garstonu (Bg), szw. par. Anna 740 do Göteborga (B i S), duń. par. Vilsund 719 do Kopenhagi (B i S).

29 lp.: szw. żagl. Elisabeth 144 do Skillinge (Bg)., duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (Art.), duń. żagl. Meta 79 do Naxö (Bg), duń. par. Donna 54 do Möllerupu (Bg), gd. par. Mottlau 340 do Lervicku (B i S), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi z koksem (D—S), łot. par. Kandava 1170 do Rygi (D—S).

30 lp.: szw. par. Hild 725 do Göteborga (Rhd), ang. par. Cornwood 1308 do Kopenhagi (B i S).

31 lp.: duń. par. Nera 721 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Saga 540 do Kopenhagi (Rhd), duń. par. Alf 1374 do Nörresundby (Ick), duń. par. Britta do Pargasu (Rhd).

1 sp.. duń. par. Sigrid 732 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Ture 295 do Simrishamnu (B i S), szw. par. Amazone 378 do Helsingöru (Bg), duń. par. Paul Möller 137 do Kopenhagi z koksem (Jörgensen), norw. par. Dyna 1107 do Göteborga (B i S), szw. par. Elsa 793 do Malmö (Bg), szw. par. Casablanca 638 do Göteborga (Scand. Lev. L), norw. par. Arnfinn Jarl 653 do Ekenäs (B i S), szw. par. Baltia 1362 do Trelleborgu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 70 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (25 lipca do 1 sierpnia)

25 lp.: duń. żagl. z mot. Lisbeth do Aarhus (Gw), niem. par. Gunlog do Göteborga (Thor Hals).

26 lp.: norw. par. Lönstaken 1462 do Calais (Bg).

27 lp. gd. par. Oberbürgermeister Dellbrück 620 do Haren (Rhd).

28 lp.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy z kopalniakami (B i S), niem. par. Doris 324 do Antwerpii z drz. i tow. (Pwe), pol. par. Wisła 347 do Grimsby (Bg), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Sunderlandu (Rhd).

29 lp.: gd. par. D. Siedler 256 do Amsterdamu z drz. i tow. (Rhd), duń. żagl. Maria 51 do Kopenhagi (Gw), gdy. par. Echo 555 do Hull (B i S), duń. par. Elsborg 954 do Londynu z podkładami (Bg), szw. par. Oeresund 861 do Hull (D—S), duń. żagl. z mot. Mangan 299 do Elsfleth (Gw).

30 lp.: niem. par. Helga Ferdinand 1333 do Gloucesteru (Jörgensen), duń. par. Grönland 887 do Gandawy (D—S), duń. par. Freya 719 do Manchesteru (Bg), szw. par. Inga 274 do Gloucesteru (B i S).

31 lp.: fr. par. Chateau Latour 824 do Rouen (Worms), duń. par. Ulf 816 do Calais (Rhd), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu (Rhd).

1 sp.: niem. par. Sylvia 598 do Kjöge z tow. i drz. (Pwe), niem. par. Hermann Otto Ippen XVII 656 do Audorfu z podkładami (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 46 900 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (25 lipca do 1 sierpn.)

25 lp.: niem. par. Spitzberg 154 do Lubeki (Scharenbg), niem. par. Elbing 4 185 do Tallinu (Lcz):

29 lp.: norw. żagl. z mot. Schneeklokken 92 do Malmö (Gw), duń. żagl. z mot. Fulton 80 do Kopenhagi (Gw), duń. żagl. z mot. Castenschiold 119 do Svensborgu z jęczmieniem (Jörgensen), niem. par. Stadt Stolp 147 do Kjöge Gw), niem. żagl. z mot. Klara 70 do Kopenhagi (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1600 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (25 lipca do 1 sierpnia).

25 lp.: norw par. cyst. Norne 2989 do Rouen z nafta (B i S).

27 lp.: duń. par. cyst. Dania 588 do Sztokholmu z benzyną (B i S), hld. hol. Zeeland 4 z licht. cyst. Frisia 710 do Londynu z ropą gazową (Baltoil).

30 lp.: fsk. mot. cyst. Margareta 260 do Helsingforsu z nafta (B i S).

31 lp.: duń. par. cyst. Dania 588 do Sztokholmu z ropą gazową (B i S).

1 sp.: szw. mot. cyst. Naika 106 do Limhamnu z nafta (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 970 ton produktów naftowych.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (25 lipca do 1 sierpnia).

28 lp.: szw. par. Peer 64 do Sztokholmu z solą potasową (B i S), szw. par. Lisa 94 do Sztokholmu z solą potasową (B i S), szw. par. Eva 108 do Helsingborgu z solą potasową (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 600 ton soli potasowej.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (25 lipca do 1 sierpn.)

27 lp.: norw. par. Nedraholm 1 448 do Rio de Janeiro (Bg).

28 lp.: niem. par. Hartmuth 903 do Kłajpedy (B i S).

1 sp.: niem. par. Arkona 303 do Kłajpedy z tow i cm. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 000 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (17 lipca do 1 sierpnia).

19 lp.: niem. par. Teutonia 768 z Helsingborgu z rudą (Schenker).

21 lp.: gd. par. Mottlau 4,30 z Antwerpji z tomasówką (B i S).

22 lp.: szw. par. Helle 480 z Norrköpingu z rudą (B i S), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 z Gandawy z fosfatem (B i S)

24 lp.: włoski par. Kotida 2 436 z Melilli z rudą (B i S).

25 lp.: szw. par. Jelivare 1 155 z Lulea z rudą (B i S), duń. par. Delta 1738 z Stratoni z rudą (Rhd).

29 lp.: niem. par Teutonia 768 z Helsingborgu (Schenker).

31 lp.: niem. par. Kurland 262 z Brukseli z żużlem żelaznym (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 19 800 ton subst. mineralnych.



Ruch Gdańska w lipcu.

Ruch w lipcu znów ustanowił nowy rekord: 649 statków i 328 273 ton na wejściu. Bandera niemiecka została zdystansowana przez duńczyków i szwedów na trzecie miejsce. Z braku miejsca szczegóły w następnym numerze.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 8.	Estonia	Balt. America Line
25. 7.	„	„	10. 8.	Lituania	„
6. 8.	„ Rygi	„ Londynu	6. 8.	Baltannic	United Balt. Corp.
10. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 8.	Baltara	„
13. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 8.	„	„
17. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 8.	Baltriger	„
20. 8.	„ Rygi	„ Londynu	20. 8.	Baltanic	„
24. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 8.	Baltara	„
27. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 8.	„	„

Wodostany Wisły.

Lipiec Daty	29	30	31	1	2	3	4	5
Kraków	—190	—150	—110	86	210	221	203	96
Zawichost	116	127	190	180	230	318	354	344
Warszawa	129	126	127	129	171	188	210	325
Płock	102	100	100	100	98	113	135	141
Toruń	109	105	102	102	101	98	120	155
Fordon	118	118	119	110	111	106	113	154
Tczew	82	70	68	64	60	58	58	58
Ujście (Schiewenh.	266	272	300	280	270	262	262	260

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.